

Beim Ablauf gekentert - 1651: ein Emdener Werft-Unglück mit Hunderten Toter

Stettner, Heinrich

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Stettner, H. (1995). Beim Ablauf gekentert - 1651: ein Emdener Werft-Unglück mit Hunderten Toter. *Deutsches Schiffsarchiv*, 18, 309-320. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54147-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

BEIM ABLAUF GEKENTERT

1651: Ein Emdener Werft-Unglück mit Hunderten Toter

VON HEINRICH STETTNER

Primärquellen

Wie in anderen alten Städten, wurden auch im ostfriesischen Emden beim Magistrat »Diarien« erstellt, eine Art amtlicher Tagebücher also, in denen aus kommunaler Sicht bedeutsame Ereignisse mehr oder minder knapp handschriftlich festgehalten worden sind. Als behördlichen Zeitzeugnissen kommt diesen Diarien ein erheblicher Urkundenwert zu, der angesichts seiner lokalpolitischen Prägung allerdings nicht überbewertet werden darf und nach Möglichkeit eine Bestätigung auch aus anderen Quellen erfahren sollte.

Im Emdener Diarien-Band für die Jahre 1631 bis 1663 findet sich zwischen einer Eintragung für den 3. September 1651 und einer anderen für den 13. Oktober desselben Jahres auf Seite 337 eine Notiz für den 10. September 1651, welche in schifffahrts-, speziell in schiffbaugeschichtlicher Hinsicht besondere Aufmerksamkeit verdient und in Abb. 1 wiedergegeben ist. Letztere Notiz ist nicht sehr klar geschrieben; ihre Lesbarkeit wird auch durch (in der Abb. weitgehend beseitigte) Tinten-Durchschläge des rückseitigen Textes sowie dadurch erschwert, daß ein barock-amtschöndisches 'Satzungetüm zu zergliedern ist. Im Wortlaut läßt sich lesen:

Den 10. September ist ein Schiff von vngefährlich 70. oder 80. lasten von der bauwerft hinter dem fleischhause in der Brüggestraßen, worinne einige hundert menschen jung vnd alt sich befunden, abgeloffen, aber also palt [bald] im wasser gantz vmbgeschlagen, also daß zwarn viele mit großer mühe, indem man ein loch ins schiff hawen müssen, noch geberget worden, davon auch noch einige hernach gestorben, aber an die 255 persohnen todt heraußer gezogen worden, davon zwanzig auß der Stadt geführet, als im lande zu hauß hörende: Es werden auch noch einige persohnen gemißet, so entweder weggetrieben, oder noch in dem grundt oder slyck [Schlick] sitzen.

Wenn vorstehende Diarien-Eintragung stimmt, ist die Hafenstadt Emden also am 10. September 1651 von einem Stapellauf-Unglück betroffen worden, wie es als solches beim damaligen Stand der Ablauf-Technik so selten gar nicht war, diesmal indessen angesichts der großen Zahl der Todesopfer zu einer Katastrophe führte, die ihresgleichen suchte. Aber stimmt die Eintragung im städtischen Diarium wirklich?

Eine weitere zeitgenössische Schriftquelle spricht für die Richtigkeit des amtlichen Vermerkes. Dieser Quelle lassen sich sogar ergänzende Details entnehmen, und sie könnte (wie vielleicht auch die Diarien-Notiz) einen Augenzeugen zum Verfasser haben; zumindest stammt sie von einem Familienangehörigen vermutlich gar zweier der Todesopfer. Es handelt sich primär um geistliche Meditationen, praktisch um eine Leichenpredigt, welche der hugenottische Pastor der Emdener französisch-reformierten Kirchengemeinde Pierre Fremaut (lateinisiert Petrus Fremautius, gest. 1661) vor dem Hintergrund der Katastrophe zwecks Tröstung von Hinterbliebenen bei *solchen und dergleichen Unglücken* (nldl.

337

Am 10. September ist ein Schiff von Amsterdam zu der 80. letzten von dem Bauwerke hinter dem
 Schiffen in der Stadt, das man, nachdem einige Stunden umsonst gesucht, alt ist erschienen, ab-
 gestiegen, aber also pakt im Wasser ganz und gar, also daß man hier mit großer
 Mühe, indem man ein Boot mit sich genommen, aufgebracht worden, davon auf noch einige
 hinaus geschoben, aber an der 25. Person soll hinterher gezogen werden, davon zwanzig auf
 den Strand gebracht, als im Land zu Fuß fortgeführt. Es wurde auf noch einige Personen ge-
 schoben, die auf dem Boot nicht mehr zu finden waren.

Abb. 1 Amtliche Eintragung der Emdener Schiffsablauf-Katastrophe vom 10./20. IX. 1651 in den Diarien des dortigen Magistrats, Band für die Jahre 1631–63, S. 337 oben (Stadtarchiv Emden, Protokoll-Registratur IV. 5.).

Urtext: *sulcke ende diergelijcke ongelucken*) geschrieben und im folgenden Jahr 1652 in niederländischer Sprache zu Amsterdam qua Erstausgabe veröffentlicht hat. Den mit bibliischem Holzschnitt illustrierten Text der Titelseite bietet Abb. 2. Eine zweite, *durchgesehene und verbesserte* Auflage der Predigt erschien 1658 abermals in niederländischer Sprache (jetzt absatzfördernder mehr allgemein für nahe Angehörige verstorbener Verwandter bestimmt), diesmal zu Emden. Ihr simpler Titel-Holzschnitt läßt nunmehr den rührend-unbeholfenen, verzweifelten Versuch vom September 1651 erkennen, den kieloben treibenden Schiffsrumpf mittels Axthieben aufzubrechen, um Eingeschlossene zu befreien. Abb. 3 zeigt neben der Titel- diejenige Seite, auf der die eigentliche Predigt beginnt. In letzterer bekundet Fremaut auch, daß beim mißglückten Schiffsablauf sein vierzehnjähriger Sohn mit umgekommen sei, der als Lehrling vom Meister zu einer Besorgung ausgesandt, neugierig zum Werftgelände geeilt war. Zu den Toten zählte auch der hugenottische Reeder und Kaufmann Baptiste Fremaut; in diesem gewesenen Auftraggeber für den gescheiterten Schiffsneubau scheint Prediger Pierre Fremaut damals einen weiteren Verwandten verloren zu haben. Übrigens gehörte auch der vorgesehene Kapitän des Schiffes, Reding, zu den Opfern.

Die Leichenpredigt² sollte theologisch begründet und mit biblischen Bezügen Tröstung bieten, ist also keine spezifische Sachberichterstattung, und hat am Schluß auch die erwähnte persönliche Mitteilung des Todes von Fremauts Jungen zum Inhalt. Ausholend beginnt sie mit der alttestamentarischen Josephs-Legende, in welcher Jacob seines Sohnes blutbefleckte, doch fälschlich den Tod anzeigende Kleider vorgelegt werden, und leitet über zur Emdener Situation vom September 1651, als den Angehörigen nicht nur die Kleider der Umgekommenen, sondern auch deren Leichen gebracht wurden. Über dergleichen Theologismen hinaus aber bringt die Predigt eine Reihe mehr oder weniger faktischer Einzelheiten, die zutreffendenfalls das entsetzliche Geschehen von damals erhellen können:

Das Wetter war gut und ruhig. Unter den zahlreichen Menschen, die sich auf und bei der Werft eingefunden hatten, herrschte wohl eine Art Volksfest-Stimmung. Man drängte an Bord. Allerdings gab es auch Warnungen vor Überlastung des neuen Schiffsrumpfes; der Schiffer hatte zuvor schlecht geschlafen, war sorgenvoll, wurde aber ermuntert, trotzdem zur Stelle zu sein und seine Erfahrungen einzubringen. Doch das Malheur kam und begann damit, daß erst einmal der Ablauf des Schiffsrumpfes stockte, dann jedoch weiterging, bis zur Tragödie des Umschlagens. Die aber wirkte so schockierend, daß viele Hilfeleistungen unterblieben, zumal man Schuten, Flöße und Boote wegen des Ablaufes nur entfernt stationiert hatte. Offenbar waren unter den Toten und Vermißten allerlei Kinder und Jugend-


Abb. 2 Titelseite der 1. Ausgabe von Pierre Fremauts in niederländischer Sprache verfaßten Leichenpredigt gelegentlich eines neuen Schiffes, das am 10. September 1651 zu Emden beim Ablaufen von der Werft umgeschlagen ist, worin 255 Menschen, meist junge Leute und Kinder, jämmerlich umgekommen und ertrunken sind. (*Joh. a Lasco-Bibliothek der Großen Kirche zu Emden, Theol. 8° 922 angebb.*).

**G O D E S
T O E T - S T E E N ,**
Tot beproevinge van JOBS.
 Lijdsaemheyt, door't verlies van
 sijne goederen ende kinderen.

Op occasie van een nieuwt schip / dat den
 10^{ten} September. 1651. tot Emden/ in 't afloopen
 van de Werf is omgeslagen/ waer in 255
 menschen / meest jonge lieben ende kin-
 deren / jammerlich sijn omgekomen
 ende verdoonen.

Tot troost van alle bedroefde Ouders, We-
 daven ende Vrienden, die hare goederen, kinderen
 ende maeghschappen, door sulcke ende dierge-
 lijcke ongelücken komen te verliezen.

Door PETRUM FREMAUTIUM,
 Bedienaer des Godtlicken Woorts.



Brande onse herte Luc. 24. 32

Tot AMSTERDAM,

Door de Wed: van Marten Jansz Brandt,
 in Comp. met Abraham Meyndertsz van der Bürg.
 by Jan-Doon-Doorts-Dooren/inde Gere-
 formeerde Catechismus, 1652.

liche, aber auch gestandene Werftarbeiter und Seeleute, überdies zahlreiche Schaulustige aus Stadt und Land, unter ihnen reisende Fremde. Wie gefangene Fische habe man die Toten am Ufer aufgereiht, berichtet Fremaut, und selbst der Himmel habe dann seine Trauer durch Dauerregen bekundet. Damit kommt die Theologie wieder zu Wort, wozu auch noch eine abschließende Erinnerung an die alttestamentarische Leidensergebenheit von Hiob/Job gehörte.

Die stadamtliche Diarien-Eintragung wie die Fremautsche Leichenpredigt müssen für das mithin tatsächlich stattgefundene große Emder Schiffbau-Unglück vom September 1651 als wichtigste Primärquellen angesehen werden, wenngleich sie wesentliche Fragen offenlassen. Es kann sein, daß sich einer systematischen Suche in Emden, aber auch auswärtigen Archiven und Bibliotheken noch weitere Primärquellen (Trauernachrichten, Kostenrechnungen, etwaige Prozeßakten oder allgemein ergänzende Berichte) erschließen, doch blieb solche Suche hier begrenzt und nur wenig erfolgreich. Auf einige Sekundärquellen indes wird unten noch eingegangen werden.

Die Örtlichkeiten

Nach der Diarien-Notiz kam es zur Katastrophe, als der neue Schiffsrumpf von der bauwerft hinter dem Fleischhause in der Brüggestraßen abliefe. Auf Abb. 4 ist eine Zeichnung

GODS TOET-STEEN. TOT BEPROEVINGE van JOBS Lijdsaemheyt

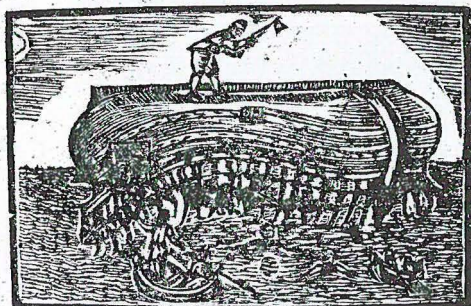
door 't verlies van syne goederen
ende kinders.

By occasie van een nieu-schip / dat tot
Emden int afloopen van de Werf is onge-
slagen met verlies van 255. menschen.

Tot troost der treurigen : over het af-
sterven van hare na verwanten.

Door PETRUM FREMAUTIUM,
Bedienaer des Godlyken Woords.

De 2^{de} druk: door den Auteur over-
zien, ende verbeterd.



Gedruckt tot EMDEN.

By David Hindricks van Borchum / By ook te
koop t'Amsterdam by Abraham Meynarts, in de
Reformeerde Catechismus 1658.

AENSPRAKE

Aen alle Ouders ende Vrienden, die hare
Kinderen ende Maegschappen den 10.
September 1651. door het omslaen van
een ongeluckigh Schip, in het afloopen
van de Werf, hebben verlooren.



Er weerde ende beminde
vrienden in Christo Jesu.

Mose herhaelt in syn eerste
Boek/ Cap. 37. dat de kinde-
ren Jacobs den rok van haren
broeder Joseph met bloet besprenght / aen
haren ouden Vader hebben gesonden/ ende
hem laten weten dat sy hem alsoo gebonden
hadden/ als of Joseph van een quaet gedierde
ware verscheurt : daer op den goede man
seer treurig ende ontfelt synde / heeft
groote rouwe gebrogen/ niet beter wetende
of syn sone Joseph was doot : ende doe sijne
sonen ende dochteren quamen om hem te
troosten/en wilde hy sich niet laten troosten/
maer seide/ Ick sal rouw bedryvende, tot mynen
sone in het graf neder dalen. Het is onlangs ge-
beurt / dat niet alleen de klederen van onse
kinders/en vrienden in het water gedoopt/
ende nat syn t'huys gebracht / maer onse
kinders/ ende vrienden selfs niet levendig/
gelijk sy gesont ende wel gemoet van ons
waren

* 2

Abb. 3 links: Titelseite der 2. Ausgabe von Fremauts Leichenpredigt gelegentlich eines neuen Schiffes, das zu Emden beim Ablauen von der Werft mit Verlust von 255 Menschen umge-
schlagen ist – nunmehr mit einfachem Holzschnitt, der den kieloben treibenden Schiffsrumpf
und den Versuch zeigt, Eingeschlossene durch ein mit der Axt gebacktes Loch zu retten. –
rechts: Erste Textseite der Predigt mit dem Beginn des Vergleiches zwischen Jakobs alt-
testamentarischer Trauer um seinen nur vermeintlich toten Sohn Joseph und der Trauer vieler
Emder Bürger um ihre bei dem mißglückten Schiffsablauf tatsächlich umgekommenen
Angehörigen. (Joh. a Lasco-Bibliothek der Großen Kirche zu Emden, Hist. 8° 679 angeh.
und Ri. 314 II).

dieses 1603 errichteten Neuen Fleischhauses flämischen Renaissancestils zu sehen, und
zwar im Zustand vor größeren, zumal frontverändernden Umbauten besonders 1733, als
das Haus längst anderen Zwecken³ diente. Die beiden Schiffe rechts im Hintergrund liegen
im fast parallel zur nunmehrigen Großen Brückstraße verlaufenden Falderndelft, dem ein-
stigen Valder moud. In dieses östliche der beiden alten innerstädtischen Emder Hafen-
becken hinein muß 1651 der Schiffsrumpf abgelauten und etwa am Liegeplatz der genann-
ten beiden Schiffe gekentert sein.

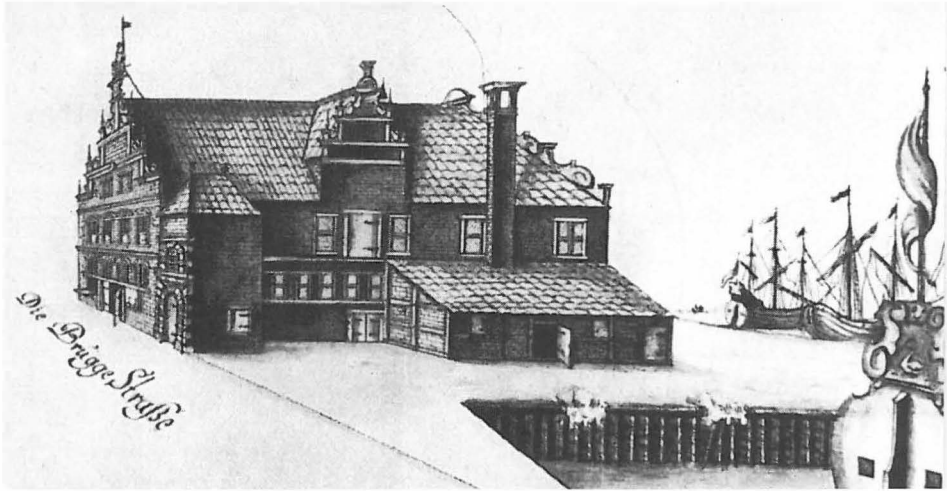
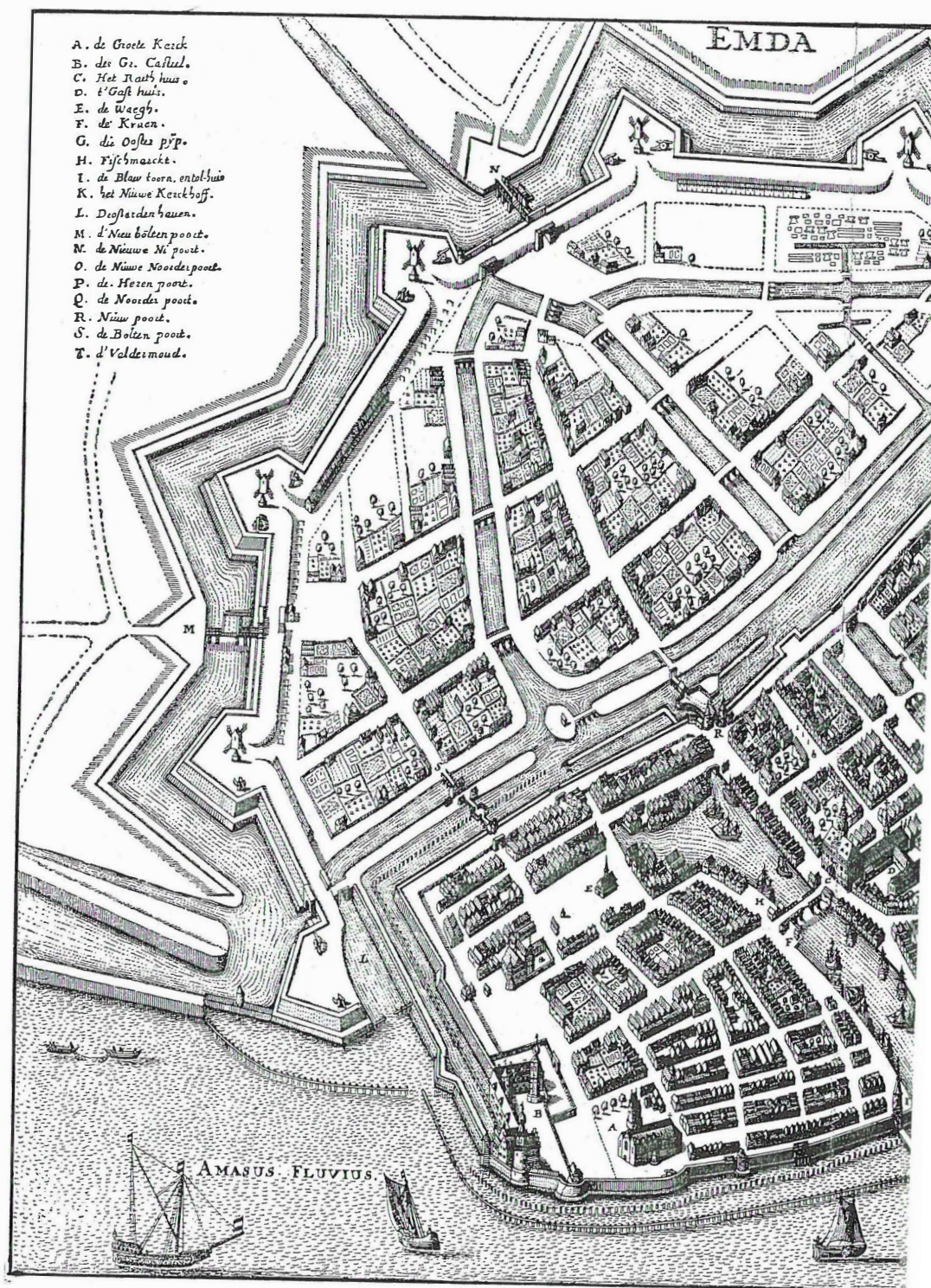


Abb. 4 Das »neue Fleischhaus« an Emdens »Brücke (Brück-) Straße« im Zustand vor 1733 – vielleicht als kurbrandenburgisch/preussisches Flottenmagazin 1685 bis 1713 – mit Schiffen rechts, von denen die beiden hinteren im Falderndelft etwa dort liegen, wo 1651 das Unglück geschah. (Zeichnung angebl. aus Bestand des ehem. Preussischen Geheimen Staatsarchivs Berlin; Fotoarchiv Fokuhl, Emden).

Das Fleischhaus, im Zweiten Weltkrieg total zerstört, ist mit seiner Rückseite noch in Abb. 5 zu erkennen (Pfeil), auf dem Foto der 1902 von dort mehr in Emsnähe verlagerten Cassens-Werft, vorher »Schiffsbauerei zum Preussischen Adler«. Dieses Foto gibt somit wasserseitig die mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmende Stelle des Massensterbens von 1651 wieder, freilich zu einer viel späteren Zeit, als hier aber eben noch Schiffbau betrieben wurde und Stapelläufe stattfanden. 1902 war es damit aus, und nichts mehr ist davon übriggeblieben. Heute befinden sich dort begrüntes Ufer mit Kajung, städtisches Feuerwehrgelände mit entsprechenden Zweckbauten, Liegeplatz des Feuerlöschbootes I, private und Behördenhäuser, alles überragt vom Fernmeldeturm.



Abb. 5 Die Stelle der Emdener Schiffsablauf-Tragödie von 1651, fotografiert um die letzte Jahrhundertwende – vor 1903 –, als es dort noch Werftbetrieb (Cassens) mit Helling und Stapelläufen gab. Im Vordergrund das Wasser des Falderndelfts; der senkrechte Pfeil oben weist auf die Rückseite des früheren, damals noch bestehenden Fleischhauses. (Fotoarchiv Fokuhl, Emden).



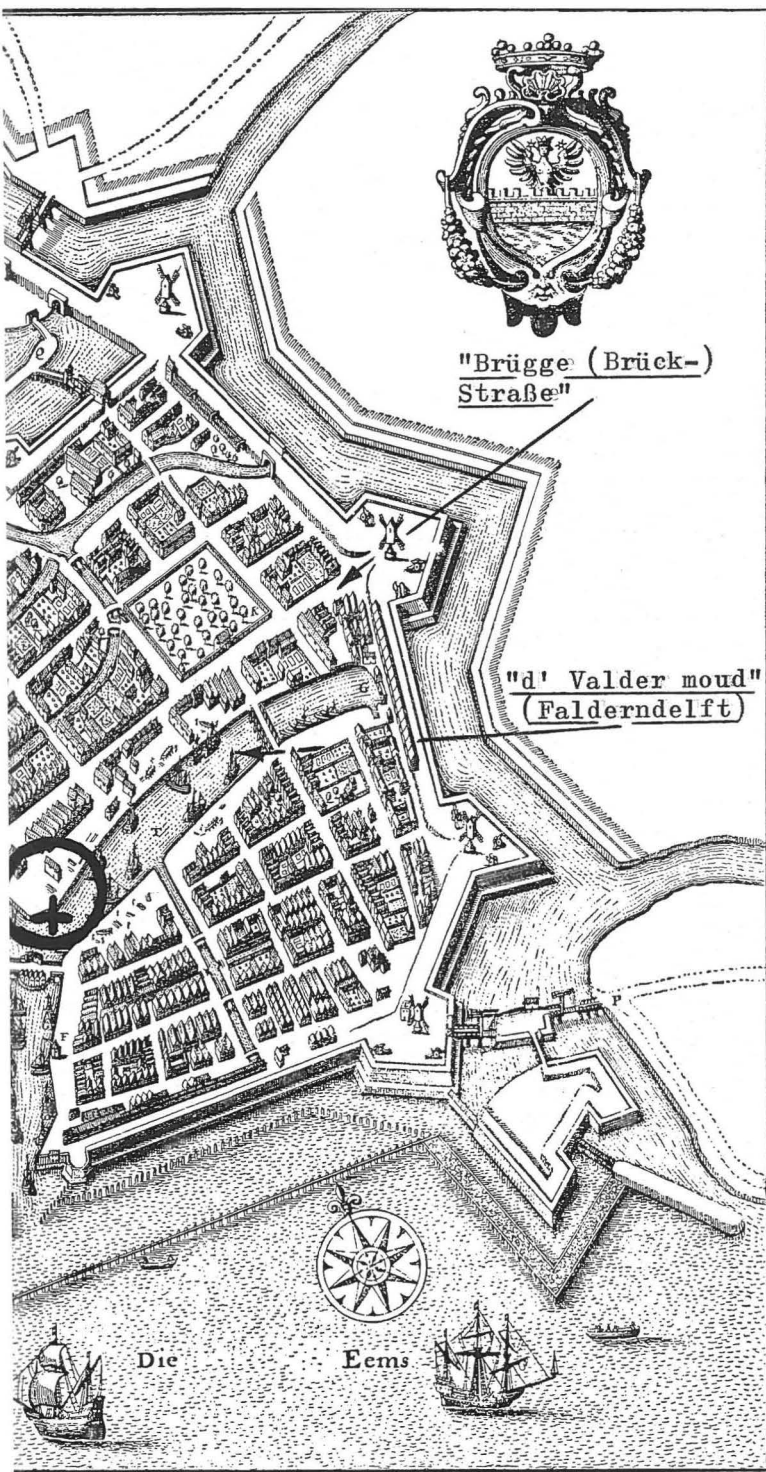


Abb. 6 Emden aus der Vogelschau wenige Jahre vor dem so total mißglückten Schiffsablauf von 1651 am und im Valder mound, dem heutigen Falderndelft. Der ungefähre Ort, wo der Schiffsrumpf ablief und kenterte, ist durch einen Kreis mit Kreuz darin markiert. Aus »Topographia Westphaliae. Das ist Beschreibung der Vornembsten, vnd bekantisten Stätte, vnd Platz im Hochlöbl: Westphälischen Craiße. an tag gegeben von Matthaeo Merian«, Frankfurt/Main 1647. (Marit. Archiv d. Verf.).

Nur vier Jahre vor dem so schrecklich mißglückten Emden Schiffsablauf hatte Matthäus Merian d.Ä. eine kupfergravierte Vogelschau-Ansicht Emdens erscheinen lassen, welche zum besseren Verständnis der Topografie als Abb. 6 beigelegt ist. Die Katastrophenstelle ist durch Kreis und Kreuz darin ungefähr markiert. Bei genauem Hinschauen ist festzustellen, daß wohl der ganze damalige Schiffbau der Stadt um den Valder mound = Falderndelft konzentriert und die Unglückswerft nur einer von mehreren Schiffbaubetrieben an diesem Hafenbecken war. Die Straße an dem der Werft gegenüberliegenden Ufer heißt noch immer »Am Helling«. Die Entfernung zur freien Ems war nur kurz, denn damals lag Emden direkt am Strom, der allerdings in Verschlickung und Verlandung begriffen war und sich zunehmend ein Bett südlich fernab der Stadt grub. Im Zentrum Emdens gibt es nun keine Werften mehr.

Sekundärquellen

Es konnte nicht ausbleiben, daß ein Ereignis wie das Emden vom 10. September 1651 mit seiner großen Zahl an Opfern auch außerhalb Emdens und Ostfrieslands Beachtung finden, als »Sensation« gewertet und zum Gegenstand von Pressemeldungen werden würde. Denn mehr oder minder regelmäßig – meist wöchentlich – erscheinende, gedruckte Nachrichtenorgane von wenigen Seiten kleinen Formats gab es bereits seit Anfang des 17. Jahrhunderts, und aus ihnen schöpften die in Messestädten saisonal herauskommenden »Messrelationen«. Das Institut »Deutsche Presseforschung« der Universität Bremen konnte eine solche Meldung aufspüren; sie kam aus Frankfurt/Main und ist in Abb. 7 reproduziert. Ob es sich dabei um einen originalen Korrespondenten-Beitrag oder um einen bereits auf vorliegendes Schriftmaterial gestützten Artikel handelt, ist schwer auszumachen; vermutlich um letzteres. Die abgebildete Frankfurter Meldung vom 23. September 1651 läßt den Emden *vberaus kläglichen* [beklagenswerten] *Fall* erst am 20. und nicht – wie die bisher genannten Primärquellen – am 10. September eingetreten sein. Dem liegt kein Irrtum zugrunde, sondern eine Historikern wohlbekannte Kuriosität der Zeitrechnung im 17.

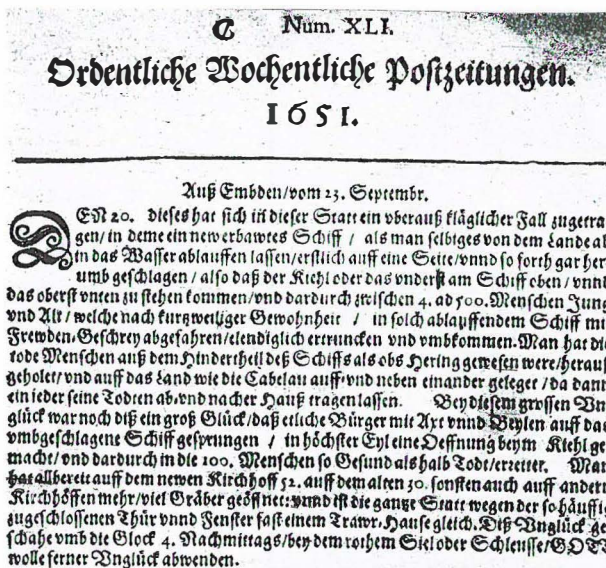


Abb. 7 Frühe »Pressemeldung« aus Frankfurt/Main vom 23. (neuen Stils)/13. (alten Stils) IX. 1651 über die Emden Schiffsablauf-Katastrophe vom 20./10. IX. selben Jahres. Mit dem im Schlusssatz genannten rothem Siel wurde der östliche Teil des Falderndelfts bezeichnet, wenngleich das Malheur aller Wahrscheinlichkeit nach im Westteil stattfand. (Staatl. tschechisches Archiv Zámrske, Familienarchiv Piccolomini; Original dankenswerterweise ermittelt und reproduziert vom Institut »Deutsche Presseforschung« der Universität Bremen).

§. 13.

Die Stadt Emden traf am 10. September ein besonderes Unglück. An diesem Tage kamen über zweihundert Menschen, mitten in der Stadt, bei hellem Sonnenschein, in Gegenwart von mehr als tausend Zuschauern, in einem kleinen unbedeutenden Wasser um. Es wurde nämlich ein großes neu gebautes Schiff von dem Zimmerwerft in das Wasser gelassen. Viele hundert Menschen, die mehesten waren junge Leute, und zum Theil auch Kinder, bestiegen aus Neugier und zum Vergnügen das Schiff. Wie es in das Wasser abließ, stürzte es, aus Unvorsichtigkeit der Werkleute rund um; so daß der Kiel aufrecht in der Höhe stand. Es wurden gleich Löcher in den Bauch des Schiffes mit Netzen gehauen. Hiedurch wurden freilich viele Menschen gerettet; indessen fanden durch dieses Mißgeschick die mehesten ihren Tod. Traurig war es anzusehen, wie 225 Leichen an dem Ufer auf der Straße nach der Länge dahin lagen, wie der Vater seinen entseelten Sohn, die Mutter ihre Tochter, die Braut den Bräutigam, und die Frau den Mann erblickte; und wie diese Leichen auf Daaren, auf Stühlen und bloßen Armen nach den Häusern getragen wurden. In ganz Emden war fast keine Familie, die nicht in Trauer-Kleidern gieng (x).

Abb. 8 Daß das grausige Emdener Geschehen vom September 1651 in die (übrigens nicht nur) ostfriesische Geschichtsschreibung einging, belegt auch Abschn. 3, § 13 im 1795 zu Aurich erschienenen 5. Band (1648 bis 1668) der von T. D. Wiarda verfaßten »Ostfriesischen Geschichte«, S. 57. (Bibliothek der Ostfriesischen Landschaft, Aurich; X/1090).

ersten Hälfte des 19. erschien jährlich in niederländischer Sprache ein kleiner »Opregeter [aufrichtiger] Em[b]der Almanach[k]« mit Kalendarium, Angaben der Gezeitenströme, Offiziantenlisten u.a., dem bald auch ein nach Jahreszahlen gegliederter historischer Teil beigegeben wurde. Das Bändchen für 1797 beispielsweise enthält zwei längere Sätze über das Unglück und zählt an Opfern *byna 300 Menschen*. Mit bloß einem auch inhaltlich veränderten Schachtelsatz wird in dem Bändchen von 1809 der (nur noch) 225 *Menschen* gedacht, die ihren nassen Tod fanden. Dies wiederholt sich im Almanach 1832. Ausführlicher äußert sich Tileman Dothias Wiarda in seiner renommierten »Ostfriesischen Geschichte«, 5. Band 1795, wie Abb. 8 (ohne Berücksichtigung der Fußnote mit ihren Quellenhinweisen⁵) dokumentiert; er spricht von 225 *Leichen*.

Ob es nun 225, 255 oder beinahe 300 Tote waren: Emden dürfte um 1650 an die 15 000 Einwohner gehabt haben – 255 im Falderndelft Umgekommene wären ca. 1,7% der Stadtbevölkerung gewesen.

Offene Fragen

Was immer die zitierten Primär- wie Sekundärquellen an Fakten nennen, sie bleiben die Erklärung dafür schuldig, daß man im Emden des Jahres 1651 mehr als 200 Menschen an Bord des zum Ablauf bestimmten Rumpfes eines im Bau befindlichen Schiffes von ca. 80

Jahrhundert. Die von Papst Gregor XIII. 1582 verfügte, astronomisch notwendige Korrektur des seit 46 v.Chr. gültigen Julianischen Kalenders durch datumsmäßiges Überspringen von 10 Tagen wurde von den protestantischen Territorien zunächst nicht akzeptiert, also auch nicht im ostfriesischen Emden. Hier blieb man beim »Alten Stil«. Erst beim Regensburger Reichstag 1699 kamen die protestantischen Reichsstände überein, sich inhaltlich ab 1. Januar 1700 der Gregorianischen Kalenderreform, dem »Neuen Stil«, anzuschließen, wobei inzwischen aber schon 11 Tage datumsmäßig übersprungen werden mußten. Die Frankfurter Pressenotiz folgte dem Neuen Stil, entspricht also unserer heutigen Zeitrechnung.

Ob indessen die in der Frankfurter Nachricht gebrachte Zahl von *zwischen 4. ad 500. ... elendiglich ertruncken und umbkommen[en]* Menschen nur irrig oder ein frühes Zeugnis manchen Journalisten nachgesagter »Sensationsmache« ist, muß offenbleiben.

Wie zu erwarten, hat sich auch die ostfriesische Geschichtsschreibung mit der 1651er Katastrophe in Emdens Valder moud befaßt und entsprechende Berichte tradiert, wofür hier lediglich zwei Beispiele angeführt werden sollen. Im 18. Jahrhundert und in der

Lasten⁶ Tragfähigkeit ließ, obwohl man in dieser Stadt mit erheblicher, nicht eben junger Schiffbauerfahrung zweifellos um die Trimm-, Gleichgewichts- und Stabilitätsprobleme solchen Ablaufs wußte. Dies muß die Glaubwürdigkeit der Berichte generell beeinträchtigen.

Abb. 9 gibt mit einer in Amsterdam (Rapenburg) zu lokalisierenden, etwa aus der Zeit des Emder Malheurs stammenden Radierung von Reinier Nooms (Zeeman; ca. 1623–64) den damaligen Ablauf eines Schiffsrumpfes nach niederländischer Manier wieder. So ähnlich hat man sich auch einen Emder Schiffsablauf Mitte des 17. Jahrhunderts vorzustellen, denn hier galten damals überwiegend und noch lange niederländische Bau- und Ablaufprinzipien. Letztere waren u.a. das Zuwasserlassen nur des erst später zu vollendenden Rumpfes ohne Schlitten (Gleit»stuhl«) mit dem Bug voran – sei es von Helling oder lediglich von untergelegten Stapelblöcken, jedoch mit Hilfe von Schlagbetten und achterlichen Stoptauen.⁷ Vergleicht man noch die Größe des von Nooms gezeigten Schiffsrumpfes mit der Größe anderer Schiffsrumpfe auf solchen zeitgenössischen maritimen Grafikblättern, welche (leider nur selten) Lasten-Angaben bieten, so muß sogar der Schluß erlaubt sein, daß dem ablaufenden Schiffsrumpf in Abb. 9 etwas mehr als 80 Lasten Tragfähigkeit zukommen, er also durchaus eine gewisse Vorstellung vom Umfang des wenig kleineren Emder Unglücksschiffes vermitteln kann. Womit nichts darüber gesagt ist, um welchen Schiffstyp es sich gehandelt hat; immerhin lassen Rumpfgöße nebst Lastenangabe einen vorgesehenen Drei-, allenfalls einen Zweimaster vermuten.

Sofern sich auf solchem Schiffsrumpf rund 250 Leute⁸ befinden und unkontrolliert bewegen, sind starkes Krängen und eventuelles Kentern zumal dann »programmiert«,



Het Afloopen Van een Schip,

Abb. 9 Amsterdamer Schiffsablauf etwa zur Zeit des fehlgeschlagenen Emder von 1651. Das Abgleiten des noch unfertigen Rumpfes, der etwas größere Dimensionen als der umgeschlagene Emder gehabt haben dürfte, wurde durch achtern gehaltene Stoptaue verlangsamt. Die außenbords provisorisch angebrachten Balkenkonstruktionen in Winkelform dienten als abgestützte Unterlagen für Arbeitsplattformen zum weiteren Auf- und Ausbau des Schiffes, wenn es dann im Wasser lag. Aus »Verscheyde Schepen en Gesichten van Amstelredam, Naer t leven afgetekent en opt Cooper gebracht, door Reinier Nooms, alyas Zeeman«, Amsterdam o. J., 2. Deel, b 12; Nooms lebte von ca. 1623 bis 1664. (Marit. Archiv d. Verf.).

wenn der Rumpf etwa nicht oder nur ungenügend mit Ballast versehen wurde (worüber die Quellen nichts aussagen). Zwar wird gelegentlich von Schiffsabläufen berichtet, bei denen Menschen an Bord durch gezieltes Hin- und Herlaufen den Trimm zu stabilisieren hatten, doch ging es dabei nie um eine große Zahl. In Emden muß also im September 1651 anderes von Belang gewesen sein. Was?

Wir wissen es nicht, und die Quellen bleiben unergiebig. Hatten die (unbekannte⁹) Werftleitung, der Schiffbaumeister die Sache nicht »im Griff«, wurden sie vom Besucheransturm überrollt, hatten sie die Kontrolle verloren? Wurde der Schiffsrumpf tatsächlich vor Ablauf allgemein zur Besichtigung freigegeben und lief er vielleicht – etwa bei Bruch der Stoptaue – vorzeitig ab? Wurde der Rumpf entgegen den Bekundungen der Quellen gar erst im Wasser durch viele Schaulustige »geentert«, so daß er umschlug? Hatte die Konkurrenz ihre Hand, waren Sabotage oder eine Art früher Versicherungsbetrug im Spiel? Nichts wissen wir außer dem, was die nicht zweifelsfreien Quellen überliefern.

Als 1628 das im Jahr zuvor vom Stapel gelaufene, wesentlich größere, gerade erst ausgerüstete und aufgeriggte Kriegsschiff *WASA* in Stockholm mit Verlust von relativ wenig Menschen¹⁰ umgeschlagen und gesunken war, wurden die leitenden Leute der Werft und von Bord sofort in Untersuchungshaft genommen. Schon am Tage nach dem Schiffsverlust begannen mehrwöchige militärgerichtliche Vernehmungen (ohne daß es allerdings je zu einem förmlichen Urteil kam); die Protokolle blieben zum Teil erhalten. Nichts Ähnliches läßt sich in Emden ein knappes Vierteljahrhundert später vermerken. Die immerhin vertrauenswürdigste der dortigen Primärquellen, das *Diarium* des Magistrats, enthält nach der Katastrophen-Eintragung vom September 1651 keine diesbezügliche weitere Notiz mehr, wenigstens nicht bis zum Beginn des Jahres 1653. Auch die Suche in anderen städtischen Akten jener Zeit blieb unergiebig. Und unter den landesherrlichen gräflich-, ab 1654 fürstlich-ostfriesischen Urkunden, welche (gerade für die Jahre direkt nach 1650 nur sehr lückenhaft) im Niedersächsischen Staatsarchiv zu Aurich die Zeiten überdauert haben, ließ sich bisher ebenfalls nichts Einschlägiges finden. Skepsis bleibt angesagt.

Historiker schätzen Vermutungen nicht, aber sie müssen damit leben. Für Schifffahrtshistoriker, deren schwimmende Forschungsobjekte besonders vergänglich und zudem oft schlecht dokumentiert sind, gilt dies wohl noch mehr.

Anmerkungen:

- 1 Der Gebrauch des Hochdeutschen war im damaligen Emden nicht die Regel; nicht nur umgangssprachlich dominierten Niederländisch und Niederdeutsch.
- 2 Der größte Teil des Wortlautes der Predigt in einer hochdeutschen Übersetzung durch E. Ernst ist abgedruckt in: Unser Ostfriesland, Beilage Nr. 22 zur Ostfriesen-Zeitung, Leer, vom 18./19. November 1980 sowie bei K.-H. Wiechers: ... und fuhren weit übers Meer – Zur Geschichte der ostfriesischen Segelschiffahrt, Band II: Häfen der Ems. Norden 1988, S. 104ff.
- 3 1685 bis 1713 war es kurbrandenburgisch/preußisches Flottenmagazin (auf fremdem Territorium!), danach städtisches Kornvorratshaus, sodann Militärkaserne und wurde schließlich für verschiedene private Zwecke genutzt.
- 4 Die eingesehenen Almanache gehören zum Bibliotheksbestand der Emder »Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer«.
- 5 Wiarda zitiert die – vom Verf. eingesehenen – Chroniken von Lieuwe van Aitzema (ndld.; 2. Hälfte 17. Jh.) und Johann Friederich Ravinga (dt.; 1. Hälfte 18. Jh.), also nur Sekundärquellen.
- 6 Nicht nur im niederländisch/ostfriesischen Bereich entsprach eine alte Schiffslast etwa 4000 Pfund = 2000 Kilogramm = 2 (Gewichts-)Tonnen analog zur als Maßeinheit lange verbreiteten Danziger Roggenlast, die an Land in der Regel von zwei zweispännigen oder einem vierspännigen Pferdewagen zu transportieren war.
- 7 Auf die bisweilen schon zwischen einzelnen Werften, besonders aber zwischen verschiedenen Regionen und Nationen recht unterschiedlichen Schiffbau- und Ablaufmethoden einzugehen, ist hier nicht der Platz. Niederländische Methoden lassen aber eben einige spezifische, überwiegend litoral bedingte Eigenheiten erkennen.

- 8 Rechnet man im Durchschnitt pro Person mit nur 65 Kilogramm, so wären dies bei 250 Personen schon 16,25 Gewichtstonnen zusätzlicher Last an Bord.
- 9 Die Namen der Werft bzw. des Schiffbaumeisters hätten wie auch andere Einzelheiten einem Bauvertrag für das Unglücksschiff entnommen werden können, doch enthält der entsprechende Sammelband von amtlichen Schiffskontrakten-Protokollen im Emden Stadtarchiv (Protokoll-Registratur V.13.) keine Eintragung zwischen den Jahren 1645 und 1652. Allerdings waren dergleichen Vertragsprotokollierungen auch nicht zwingend vorgeschrieben; sie gehörten in jenen Rechtsbereich, den man heute als »Freiwillige Gerichtsbarkeit« bezeichnet. – Im übrigen siehe zu dem Wenigen, was sich über Emden Werften vor dem 18. Jahrhundert aussagen läßt, K.-H. Wiechers (wie Anm. 2).
- 10 Bei der Hebung des WASA-Wracks in den Jahren 1959 bis 1961 fanden sich Skelette und Skelettreste von etwa 18 Menschen.

Capsized at the launching – 1651: An accident with hundreds of casualties in an Emden shipyard

Summary

In the municipal diaries of the Eastern Frisian town of Emden, an entry made on September 10, 1651 reports an accident of quite unusual dimensions. A ship built to carry 70 to 80 *Lasten* (ca. 160 t.) capsized at its launching, dragging hundreds of people who were on board at the time into the liquid element. Two-hundred and fifty-five of them – corresponding to some 1.7% of the town's population in those days – met their death.

The funeral sermon was printed in several editions and has survived to the present. From it we learn further details concerning, for example, the chaotic circumstances under which the rescue attempts were carried out – the shock was simply too great.

Nothing is revealed, however, about why the ship capsized (although launching accidents did occur time and again). The weather was fine. And it can no longer be established how such large number of people could have gone on board. It is quite possible that with their movements and the resulting instability of the ship's hull, the visitors brought the catastrophe upon themselves.

Because of the large number of deaths, accounts of the tragic event in the Faldern-delft – i.e. in the centre of Emden, where shipbuilding no longer takes place – appeared in the "sensational press" of the time, the death toll played up to twice its actual size.